Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

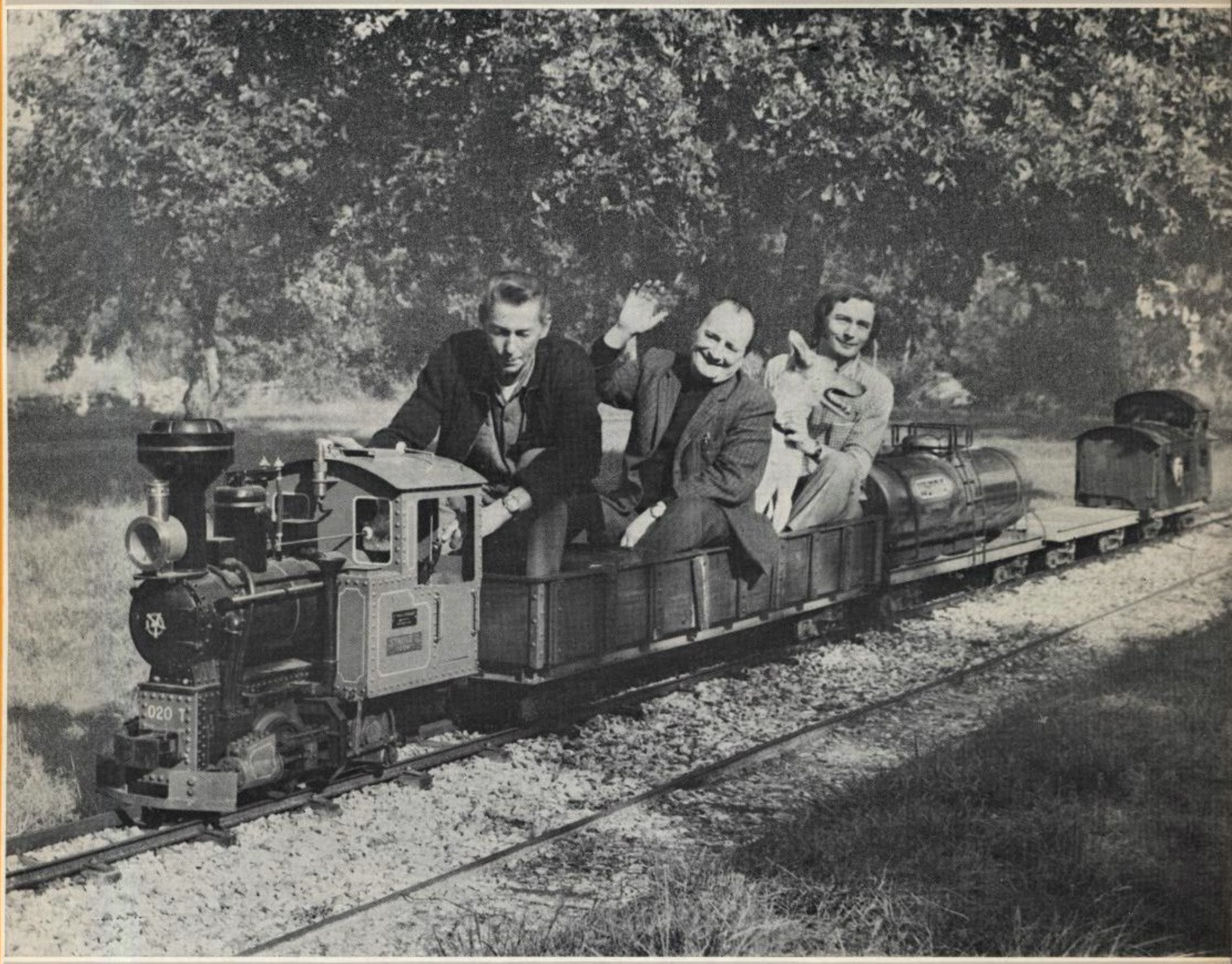
Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

Merci.

MAI '74

Loco revue

LOCO-REVUE
la revue des modélistes
et amateurs
de chemins de fer
N° 350



SOMMAIRE p. 231

5,70 F
tranger
6,30 F

Loco revue

N° 350
Mai '74
38e année

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODÉLISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur : Jean FOURNEREAU Fils

FERPRESS

SOMMAIRE

	page
"Glacier Express" ou : A travers le plus beau comp!exe à voie métrique d'Europe (suite : le Furka-Oberalp Bahn)	232
Chez Alix Combelle, l'Antony Vapeur Club de France est né	235
La 230.D Nord de G. Boileau en HO, sa construction	239
Loco-Revue jadis et naguère (9)	242
La locomotive à vapeur dans le dépôt, ses organes particuliers (suite)	243
A travers les clubs : communiqués	245
Le plan du mois : Allège postale PEz, ex-PAz modifiée (1/87)	246
En direct avec nos lecteurs	246
Nouveautés en librairie	248
La conduite sélective des trains résolue par l'électronique (suite)	254
Model shopping	256
Nouvelles brèves	258
Petites annonces	259
Concours photographique Loco-Revue 1974 (règlement)	260
La page de la F.F.M.F.	261

HORS TEXTE :

Fiches techniques chemins de fer touristiques :

Chemin de fer électriques veveysans.

Chemins de fer Lausanne-Echallens-Bercher.

Chemins de fer Bière-Apples-Morges et Apples-L'Isle.

Chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez

Dans notre prochain numéro :

"Glacier Express" ou : A travers le plus beau complexe à voie métrique d'Europe (suite : le "Rhatische Bahn"). — Petite philosophie du réseau. — La 230.D de G. Boileau en HO, sa construction (suite). — Modélisme à toute vapeur... Construction d'une chaudière tubulaire (suite). — La conduite des trains résolue par l'électronique (suite). — La locomotive à vapeur dans le dépôt (suite). — Le plan du mois : locomotive-tender 131.TA Ouest (1/87). — Encart couleurs.

NOTRE COUVERTURE

Détente des membres de l'A.V.C.F. sur le réseau en 7 1/4 pouces d'Alix Combelle avec son maître Jean Nayroles, le "chien vapeur" Sempa, mascotte du club.

Cliché Paul LUZIER

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 3,00 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :

Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56400 AURAY

Tél. : (97) 24.01.65

R.C. Lorient 66 A 182 - C.C.P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 56,00 F — Etranger : 63,00 F ou valeur équivalente en devises.

Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

« GLACIER - EXPRESS »

ou : A travers le plus beau complexe à voie métrique d'Europe

par Pascal BÉJIN

Cliché José BANAUDO

(voir également précédent numéro)

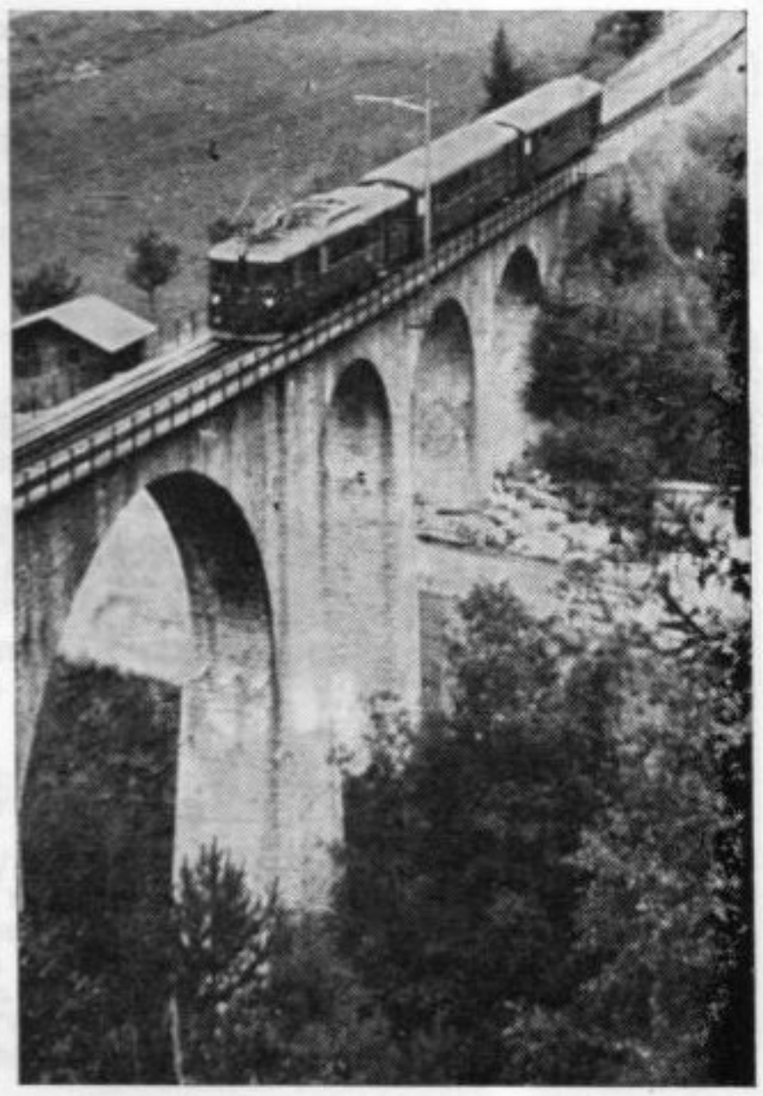
2. — *Le « FURKA-OBERALP BAHN »*

Deux automotrices Deh 4/4 en gare d'Andermatt. Ces puissantes motrices remorquent les rames réversibles mises en service en 1972/1973.

L'origine de cette ligne est assez ancienne, car l'itinéraire qu'elle emprunte est le seul possible pour créer un axe Est-Ouest dans la partie sud de la Suisse. De nombreux projets furent proposés, dont une ligne Meiringen - Grimselpass - Gletsch - Furkapass - Andermatt, qui n'a été qu'ébauché avec le « Meiringen - Innertkirchen - Bahn » (MIB), ligne très mal connue qui se détache du « Brünigbahn (CFF) Interlaken - Meiringen - Luzern.

Les travaux ne commencèrent qu'en 1911 et le tronçon Brig - Glesch fut inauguré en 1914. Il faudra attendre 1926 pour que le FO soit ouvert entre Gletsch, Andermatt (que le « Schöllenen Bahn » (Sch. B) avait atteint en 1917) et Disentis, où elle rejoint le « Rhätische Bahn » (Rh. B).

La ligne mesure 97 km, dont 11 sections à crémaillère totalisant 32 km. Le plus important des nombreux ouvrages d'art est le tunnel de la Furka, long de 1 874 m et à 2 160 m d'altitude. Si, comme sur le BVZ, le rayon des courbes s'abaisse à 80 m, les rampes des tronçons à crémaillère n'atteignent que 110 ‰. Sur le « Schöllenen Bahn », qui joint Andermatt à Göschenen et qui fait partie du FO depuis 1961, les rampes ont une inclinaison de 179 ‰ sur 2,7 km des 3,5 km du parcours. Mentionnons que tous les hivers, la section centrale du FO est fermée, entre les gares d'Oberwald et de Realp, de part et d'autre du col de la Furka, à cause de l'enneigement excessif et des avalanches. Cet inconvénient disparaîtra dans quelques années, lors de la mise en service du tunnel de base, qui permettra en outre des liaisons avec le Tessin, car il sera construit en forme de Y dont une branche se détachera vers le Sud.



Un omnibus Brig-Münster franchit le Rhône sur le viaduc de Grengiols.

Hélas, la rampe qui fait face au glacier du Rhône sera condamnée, mais peut-on reprocher à nos voisins d'avoir conscience du rôle que peut jouer une ligne à voie étroite dans une nation moderne ?...

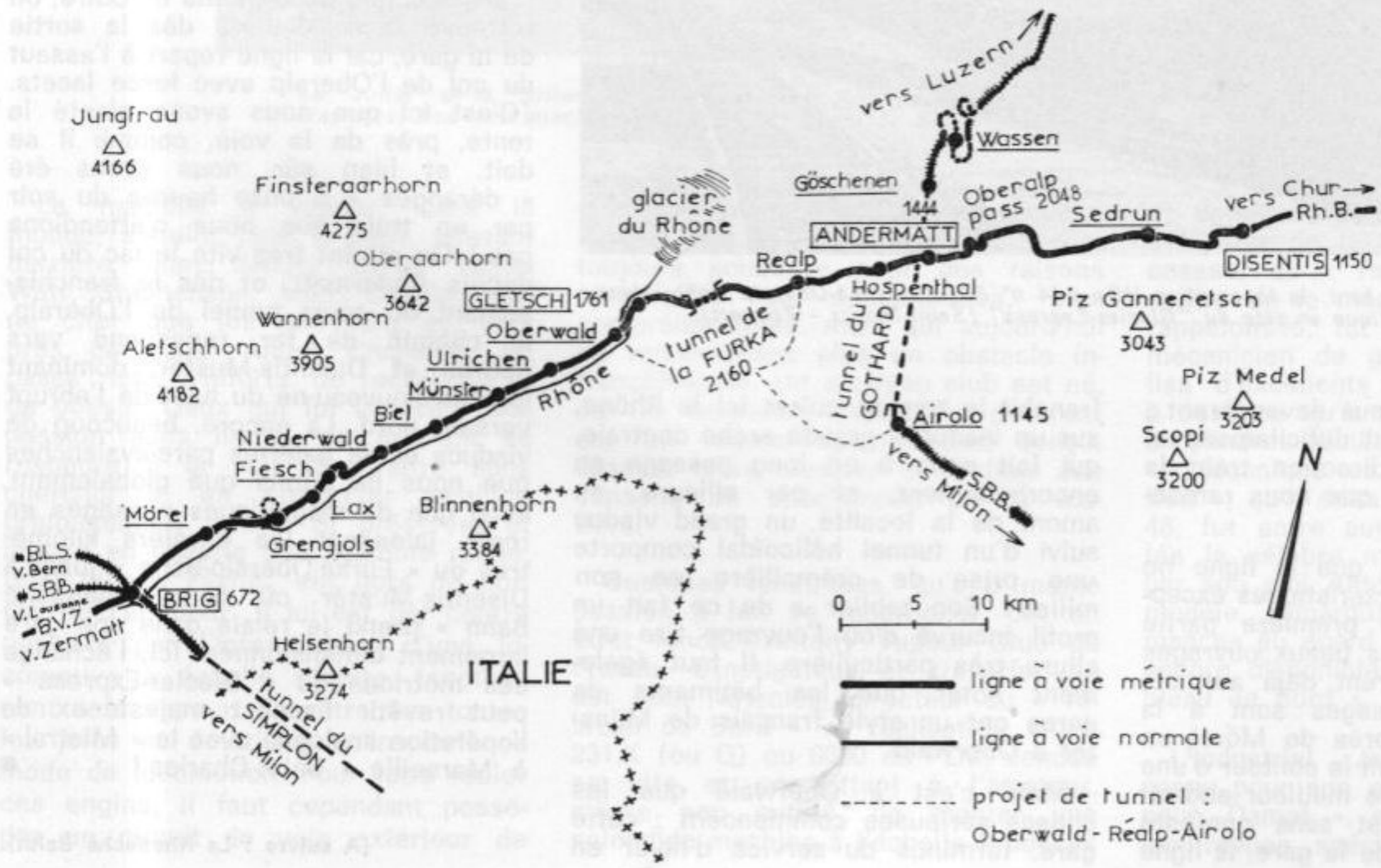
Voyons maintenant quel est le matériel du FO. L'électrification ne fut achevée qu'en 1942 et il ne reste plus maintenant des dix magnifiques 130 T SLM de 42 t, que les HG 3/4-n^{os} 3 et 4 (la numéro 3 étant prêtée au « Chemin de fer touristique Blonay - Chamby » et la numéro 4 étant remisée à Brig). Mentionnons pour la petite histoire que deux de ces locomotives circulèrent après la guerre sur la ligne Vizille - Livet des « Voies ferrées du Dauphiné » (VFD). Citons aussi les éphémères autorails BCm 21 et 22 qui faisaient le service omnibus d'hiver avant l'électrification. Aujourd'hui, les BB de 1 210 ch, immatriculées HGe 4/4-31 à 37, dont la construction s'est étalée de 1941 à 1956, assurent la plus grande part du trafic, et malgré leur aptitude à la traction de rames de 150 t, il arrive que l'on en voit deux en tête du « Glacier-Express ».

Le "Glacier-Express", tracté par la locomotive HGe 4/4 n° 33, sur le viaduc de Sedrun, entre Andermatt et Disentis.

Les automotrices SLM-BBC ADBeh 2/4 n° 41 à 45 de 1941 ont été déclassées depuis l'été 1972 par la livraison de rames réversibles nouvelles de trois voitures et un fourgon automoteur (série Deh. 4/4-51 à 54, elles portent le nom et le blason de localités ou de régions traversées, telles : « Disentis-Mustér », « Tadetsch-Sedrun » ou « Goms »). Ce matériel est aussi apte à circuler sur la ligne de Göschenen et assure donc des services directs Brig - Göschenen ou Disentis - Göschenen. Enfin, depuis 1968, deux motrices diesels type BB HGm 4/4-61 et 62 (950 ch), incorporées dans le roulement des locomotives électriques, remplacent les machines à vapeur aux opérations de dépose et repose de la caténaire sur la section interrompue pendant l'hiver. Sans doute seront-elles utilisées aux travaux de percement du tunnel dans les années à venir.

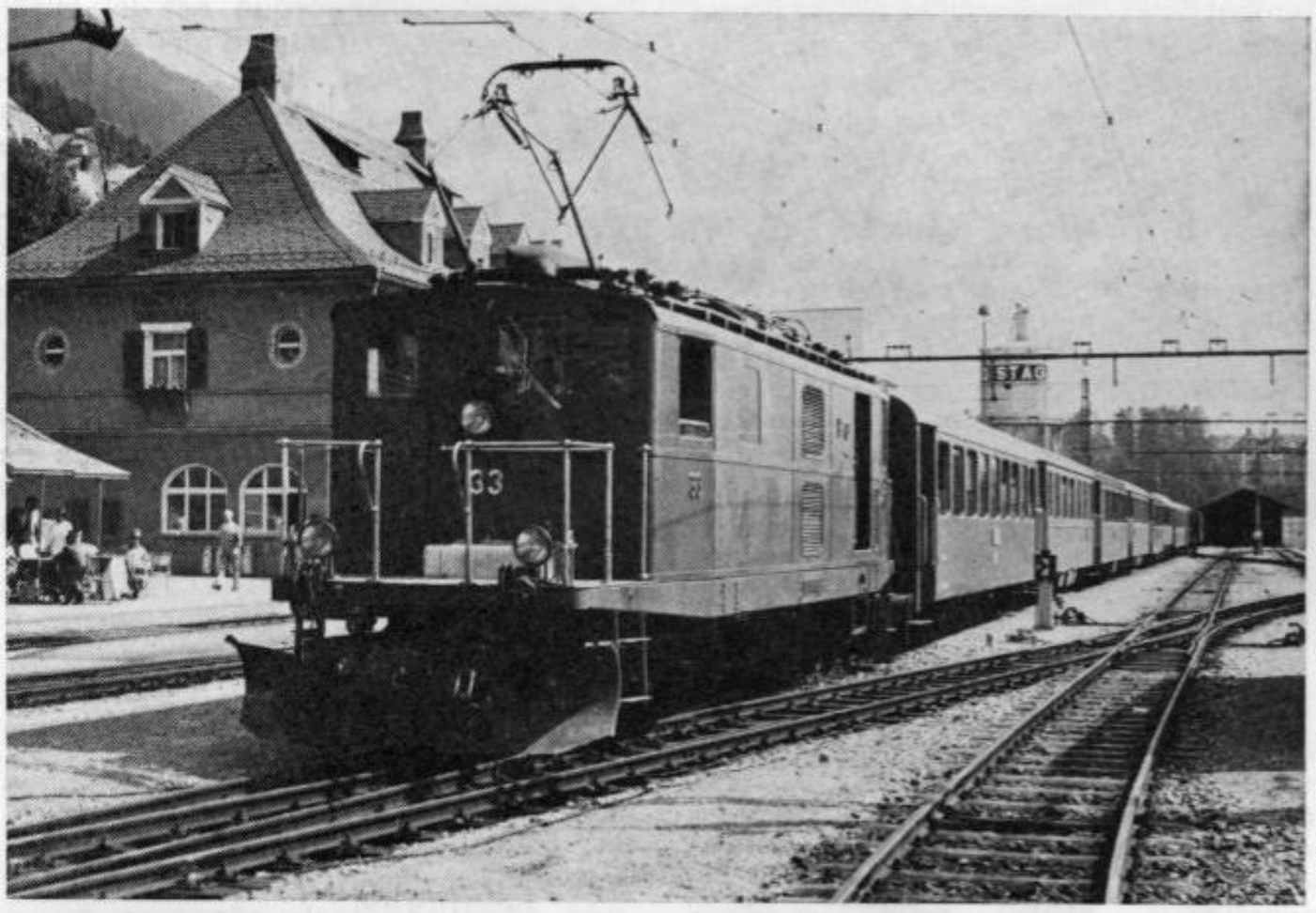
Le matériel spécifiquement « Schöllenen Bahn » est encore représenté par les tracteurs HGe 2/2-1 à 4 SLM-BBC. Condamnés par leur âge (ils ont été construits en 1917) et leurs maigres performances (ils ne tractent ou poussent que trois voitures), ils disparaîtront d'ici quelques mois tout au plus.

Le matériel remorqué est ici aussi très diversifié, mais d'un excellent niveau de confort. Nous avons remarqué par exemple, dans les nouvelles rames réversibles, une carte de la ligne en guise de plateau plastifié pour les tablettes fixées au-dessous de chacune des larges baies vitrées ! Lorsque nous découvrions le dépôt de Brig, nous ne savions plus où donner de la tête ! A tel point que le BVZ faisait figure de « parent pauvre » comparativement au FO, sur les quais de la voie étroite... C'est ainsi que le temps de photographier une Ae 6/8 du BLS, un express pour Coire et un omnibus



Tracé de la ligne du Furka-Oberalp-Bahn, reliant Brig à Disentis et assurant la liaison entre le Brig-Visp-Zermatt Bahn et le Rhatische Bahn.

La locomotive HGe 4/4 n° 601, du Rhatische Bahn, va laisser la place à une machine du Furka-Oberalp-Bahn, en tête du "Glacier-Express", en gare de Disentis.



Quelques instants plus tard, la locomotive HGe 4/4 n° 33, du Furka-Oberalp Bahn, vient relayer la machine rhétique en tête du "Glacier-Express" (Saint-Moritz - Zermatt).

venant de Münster nous devancèrent... Ce n'est qu'en suivant difficilement un omnibus pour cette direction, train de retour du précédent, que nous remonterons le Rhône...

On pourrait croire que la ligne ne présente pas de caractéristiques exceptionnelles sur cette première partie du parcours, mais les beaux ouvrages en maçonnerie s'offrent déjà aux objectifs, et les paysages sont à la hauteur... Il existe près de Mörel un nouveau tunnel évitant le contour d'une petite colline, mais le meilleur endroit de cette section est sans conteste Grengiols. En aval de la gare, la ligne franchit le torrent qu'est ici le Rhône, sur un viaduc à grande arche centrale, qui fait suite à un long passage en encorbellement, et par ailleurs, en amont de la localité, un grand viaduc suivi d'un tunnel hélicoïdal comporte une prise de crémaillère en son milieu ! Son tablier a de ce fait un profil incurvé d'où l'ouvrage tire une allure très particulière. Il faut également noter que les bâtiments de gares ont un style français de Münster à Oberwald.

Mais c'est à Oberwald que les choses sérieuses commencent : cette gare, terminus du service d'hiver en provenance de Brig, marque le début de la rampe de la Furka, où « Micheline » souffrira le martyre pour pouvoir suivre le « Glacier-Express » jusqu'à Gletsch... Un passage en forêt, un tunnel hélicoïdal, et rail et route découvrent ensemble le glacier du Rhône. La gare de Gletsch, seul palier entre Oberwald et le col, est franchie, puis nous perdons le train : il grimpe à 25 km/h lui ! Nous n'en abandonnerons pas pour autant la photo du glacier avec HEe 4/4 en premier plan, et nous ne regrettons rien, malgré les périls de l'accès à la voie en cet endroit... De l'autre côté du col, la descente s'effectue pour la voie au fond de la vallée de la Furkareuss, et nous décernons une mention au viaduc démontable de Steffenbach que l'on replie chaque hiver car il était à l'origine emporté tous les ans par les avalanches...

A Realp, on retrouve le plateau où la ligne court jusqu'à Andermatt à l'aide de quelques petits viaducs. Là, c'est l'apothéose : la gare ultra-moderne est en cours d'extension et la construction du nouveau dépôt n'est pas encore achevée. Le croirez-vous, il y a des moments où il n'y a pas de mouvements « grandes lignes », mais on peut toujours se consoler en regardant les manœuvres ou le trafic « banlieue » de Göschenen. En ce qui concerne cette ligne de Schöllenen, deux points intéressants pour les photographes : le « Teufelsbrücke » (ou « Pont du Diable »), un mini « Grand-Balcon » rappelant notre bien-aimée ligne de la Mure, avec une rampe de 180 ‰ en sus, et le départ de Göschenen, au-dessus de l'entrée du tunnel du Saint-Gothard.

En direction de Disentis et Coire, on retrouve la crémaillère dès la sortie de la gare, car la ligne repart à l'assaut du col de l'Oberalp avec force lacets. (C'est ici que nous avons planté la tente, près de la voie, comme il se doit, et bien sûr, nous avons été « dérangés » à onze heures du soir par un train que nous n'attendions pas.) On atteint très vite le lac du col depuis Andermatt, et dès le franchissement du court tunnel de l'Oberalp, le chemin de fer redescend vers Sedrun et Disentis-Mustér, dominant le Rhin nouveau-né du haut de l'abrupt versant nord. Là encore, beaucoup de viaducs et de galeries pare-avalanches que nous ne citons que globalement, ainsi que de magnifiques passages en forêt, jalonnent les derniers kilomètres du « Furka-Oberalp-Bahn » jusqu'à Disentis-Mustér où le « Rhätische Bahn » prend le relais dans une gare largement dimensionnée. Ici, l'échange des motrices du « Glacier-Express » peut revêtir l'aspect majestueux de l'opération analogue avec le « Mistral » à Marseille - Saint-Charles ! ■

(A suivre : Le Rhatische Bahn).

Le dépôt vapeur, ses installations,

pour un meilleur réalisme de votre réseau

(Voir également numéros 308 à 314, 317, 319, 320, 332 à 337, 339 à 345, 347 et 348)

par J. GILLOT

6 - La locomotive à vapeur dans le dépôt, ses organes particuliers.

Les pare-fumée

— Monsieur le Chef de dépôt, vous avez bien voulu, pour moi, passer en revue l'essentiel de la locomotive à vapeur. Il reste cependant un certain nombre de points, de détails dont j'aimerais que vous m'entreteniez et, tout d'abord, les pare-fumée. On n'en trouve pas sur toutes les machines, leur forme est très variable avec, cependant, des petits airs régionaux... Pourquoi ?

D'autre part, il est indéniable que les pare-fumée concourent à l'esthétique de la locomotive à vapeur. Quelles sont vos idées dans ce domaine ?

— Vous imaginez bien que les pare fumée — les oreilles, les ailes, pour employer le langage des agents de conduite, — n'ont pas qu'un but esthétique : ces deux tôles verticales, parallèles, sont le résultat des travaux entrepris en 1922 par les chemins de fer de l'Etat prussien et l'Office des chemins de fer allemands de Grüne wald, en vue d'éviter le rabattement des fumées devant la cabine de con duite de la locomotive et de dégager en conséquence la visibilité du méca nicien. Ils créent des filets d'air, à une certaine vitesse, filets d'air paral lèles au corps cylindrique, empêchant ainsi les fumées de se rabattre trop tôt.

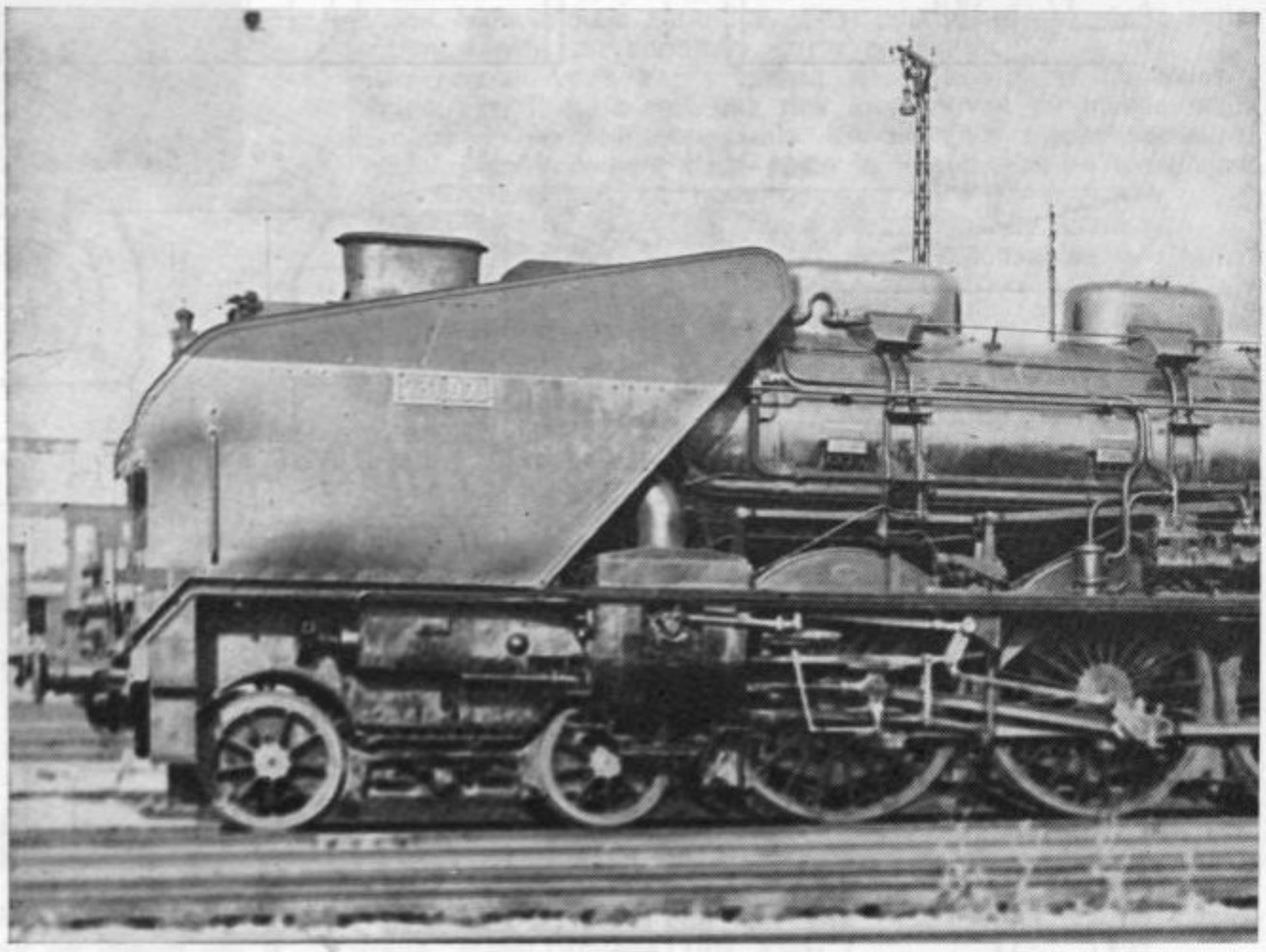
Ils furent employés en France pour la première fois sur l'AL et sur l'Est en 1928, puis, à la suite des essais mé thodiques entrepris en 1929 par M Chapelon à la soufflerie de Saint-Cyr sur la 3609 PO.

L'Est installa, d'origine, des pare fumée sensiblement carrés à angles arrondis, sur les locomotives 3261 (230.K) 31.010 (231.B) et 41.001 (241.A), après avoir essayé, sans suites et dans le même but, des sys tèmes assez divers, dont une porte de boîte à fumée en forme de paraboloïde, comme sur les 241.A PLM, sur sa 3188 (230.K) et 41.001. Il a même appliqué, provisoirement, à titre d'essai, des pare-fumée sur ses locomotives 4433 (141.TB), 32.030 (131.TB) et 33.938 (232.TA), dans les années 1930.

Les pare-fumée se généralisèrent sur tous les réseaux, réservés en général aux machines de vitesse. L'Est, toujours lui, les appliqua à toutes ses machines transformées avec large échappement, jusqu'à ses 4000 (140.A) et 150.000 (150.E), limitées respectivement à 75 km/h et 70 km/h, ce qui, a priori, ne paraît pas absolument justifié.

Du point de vue de l'aspect, il est indéniable que chaque réseau, même dans ses variantes, a conservé un petit air de famille. Vous avez toutes les tailles, depuis les toutes petites oreilles des 141.C et 231.B Ouest jusqu'aux ailes immenses des 231.C Est, mais toutes sont efficaces, plus ou moins.

Alors que l'Ouest, le Sud-Ouest et le Sud-Est conservaient une certaine homogénéité, puisque, sauf pour les quelques machines, disons expérimentales, modifiées surtout après la dernière guerre, on peut classer les formes de pare-fumée en deux types par réseau, l'Est et le Nord se signalaient



Les "ailes immenses" des 231.C de l'Est. Ici la 231.C-71, qui sera munie, en 1946, d'un carénage Huet (la photographie sera publiée dans le prochain article).

Document S.N.C.F.

par des silhouettes assez diverses, variant parfois dans la même série. C'est ainsi qu'on trouve quatre formes différentes pour les 150.E Est et 231.C Nord, trois pour les 140.A Est, deux pour les 241.A Est : un petit modèle pour les machines équipées de l'ACFI et un grand modèle pour les machines équipées du Metcalfe, sans parler des écrans rectangulaires d'origine, qu'avaient d'ailleurs conservé les machines identiques de l'Ouest jusqu'à leur mutation à l'Est (1937-1948).

Les séries de locomotives suivante furent équipées de pare-fumée :

Toutes régions : toutes les Pacific et toutes les Mountain, sauf la 241.-B-1 PLM (machine expérimentale à haute pression, d'ailleurs éphémère) et les 241.A non modifiées du Sud-Est.

Est et AL : 230.B (36 locomotives), 230.D, 230.F (4 locomotives reçues de la DR au titre armistice 1945), 230.G, 230.K, 140.A, 150.E, 141.TC, 242.TA.

Nord : 221.A (3 locomotives), 230.B-1 (ex-3999), 140.A, 150.B, 150.C, 141.TC, 242.TA (ex-Sud-Est), 151.TA (partiel).

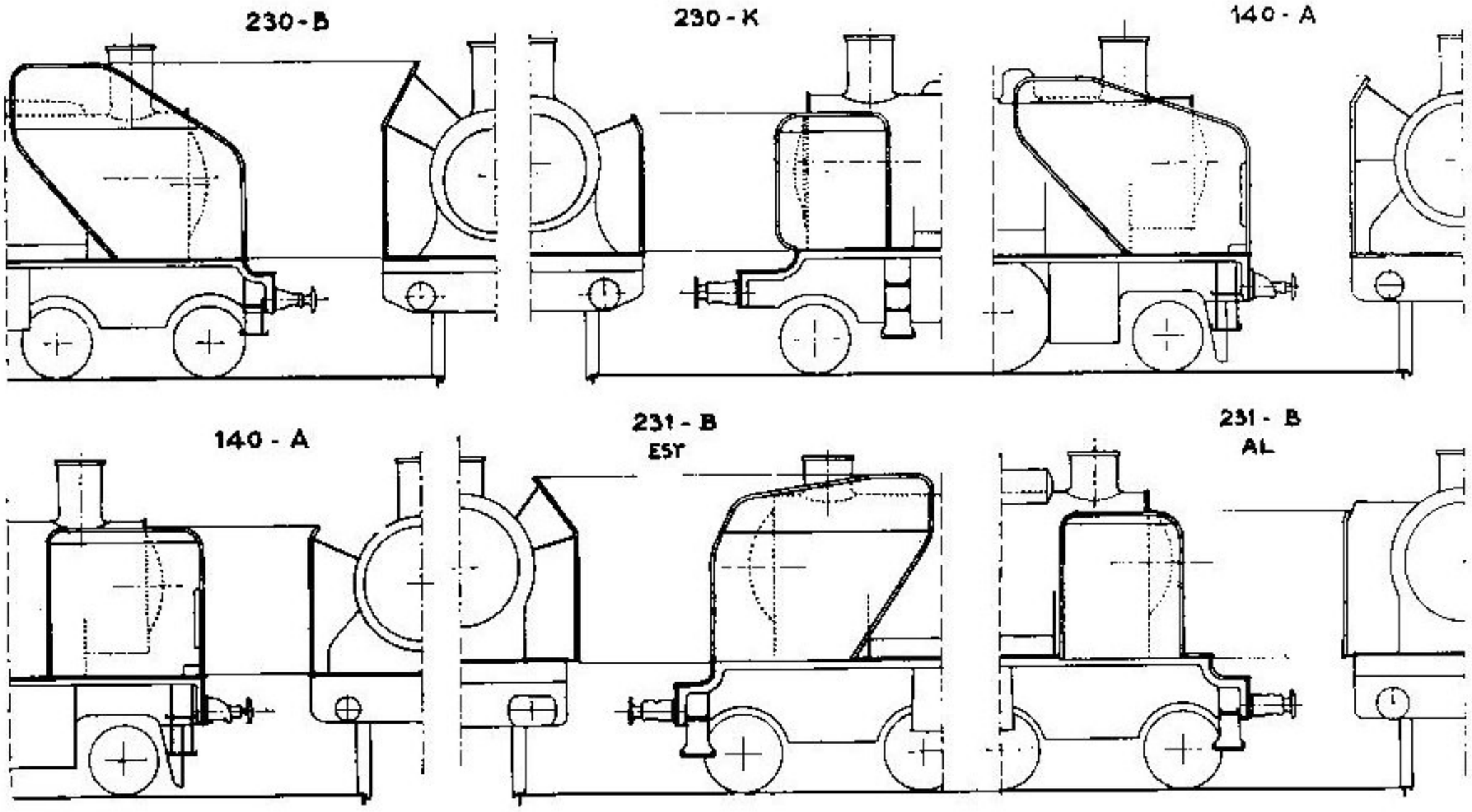
Ouest : 230.J, 230.L, 141.C, 141.D-136, 141.3-113, 242.A-1, 150.A, 141.TC, 141.TD (type TC Est).

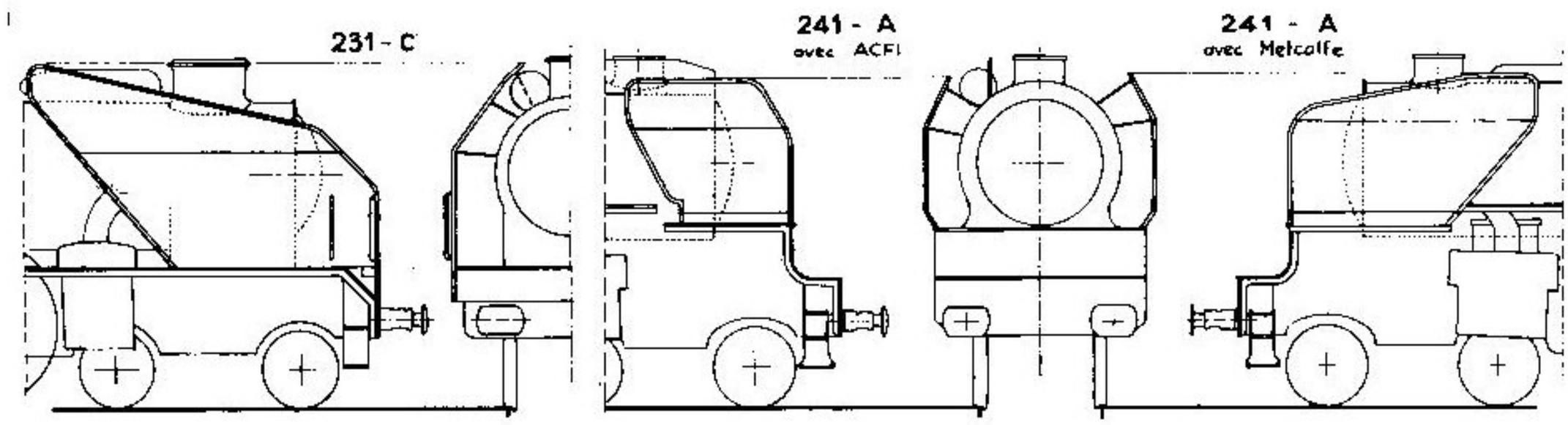
Sud-Ouest : 230.F, 230.G, 141.B, 240.A, 160.A-1.

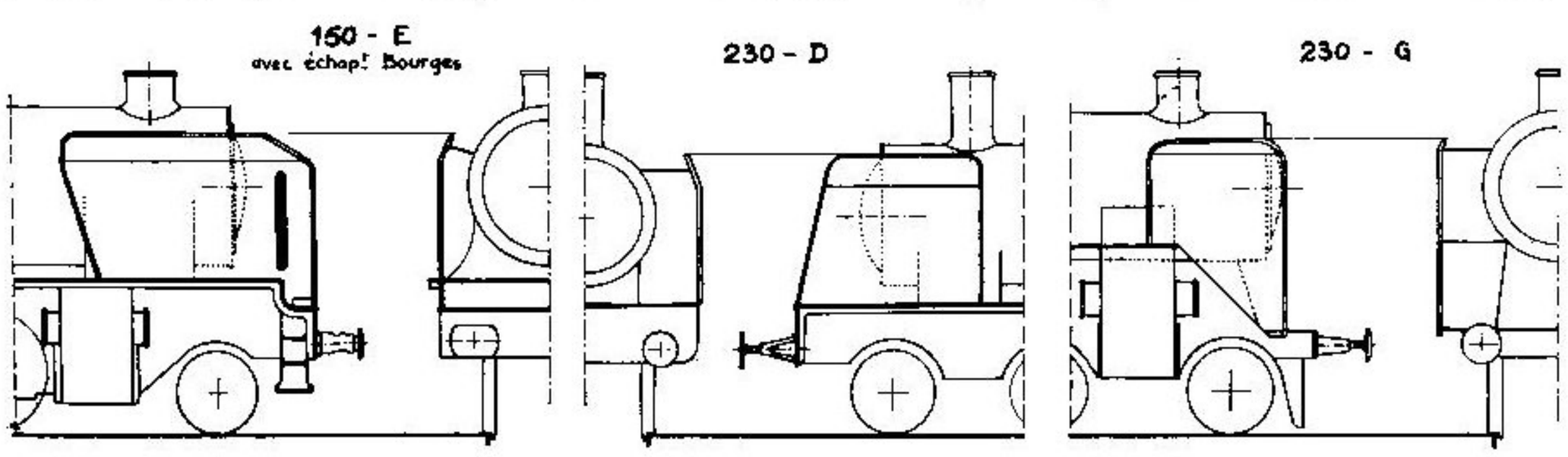
Sud-Est : 221.B non carénées, 141.C, D, E, F.

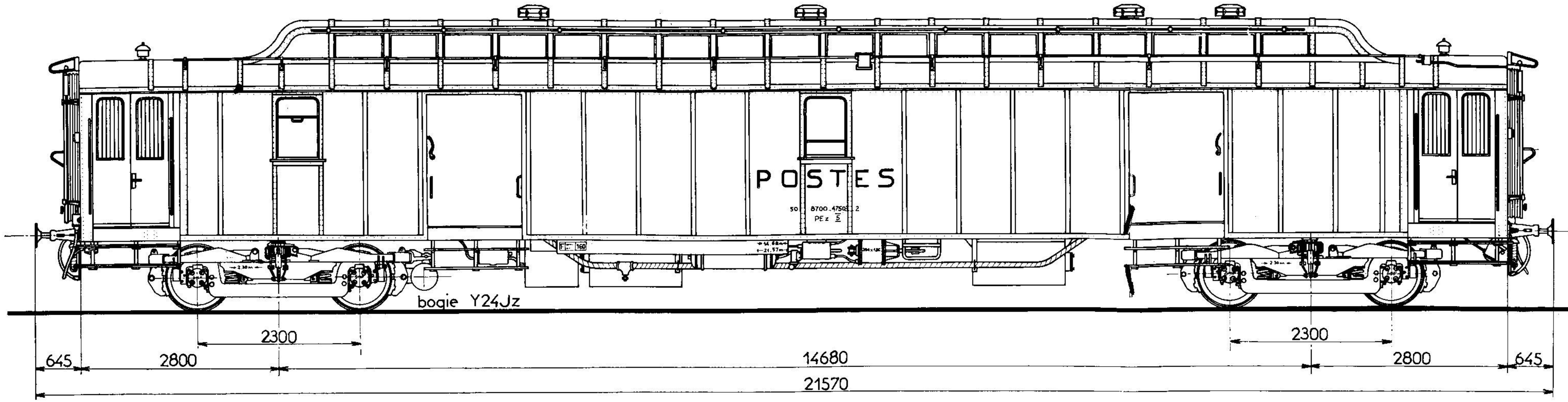
(suite page 249)

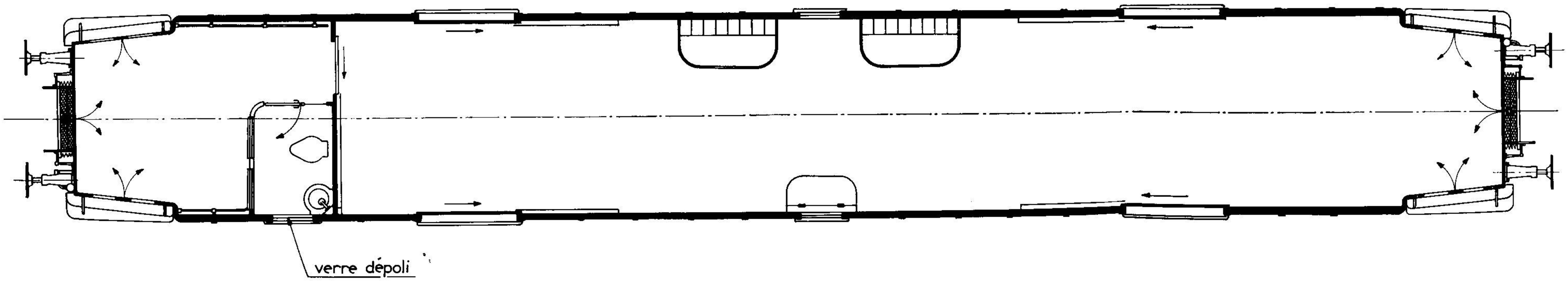
Pare-fumée des locomotives de l'Est (échelle 1/120)











LE
DU

Echel

ALLÈGE

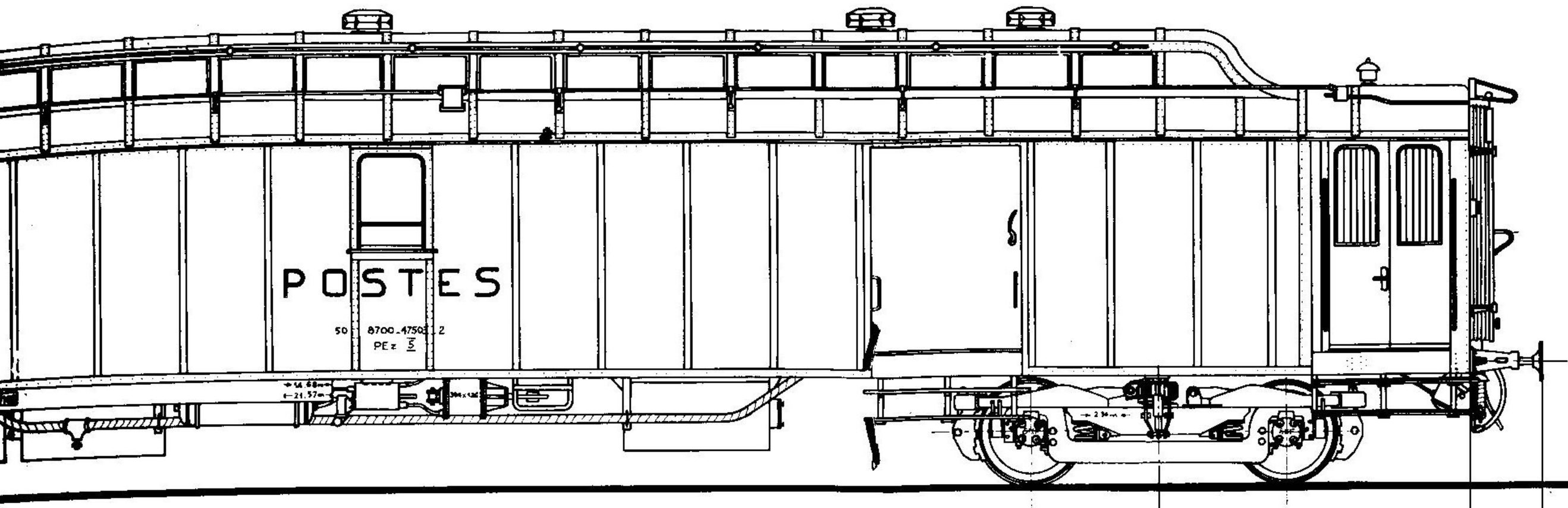
O.C.E.M.

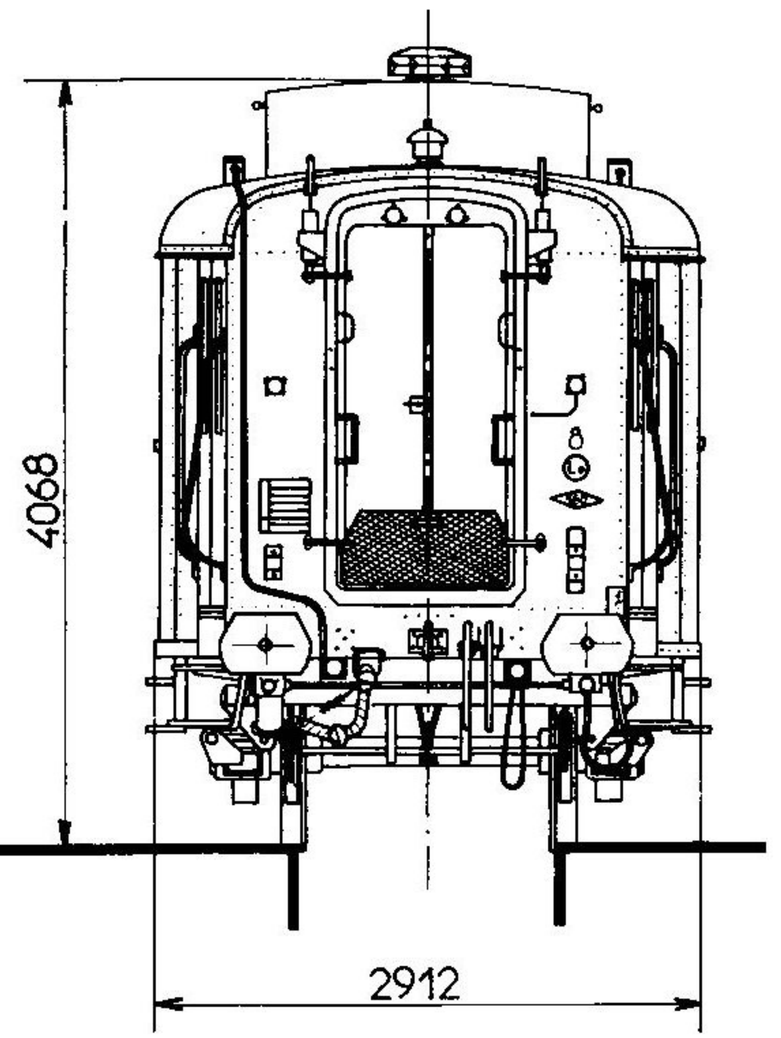
(ex-P A

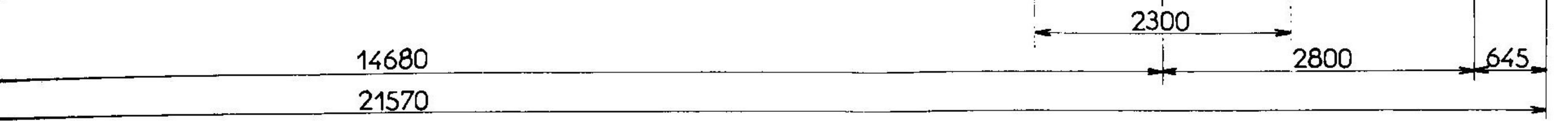
(voir fiche docun

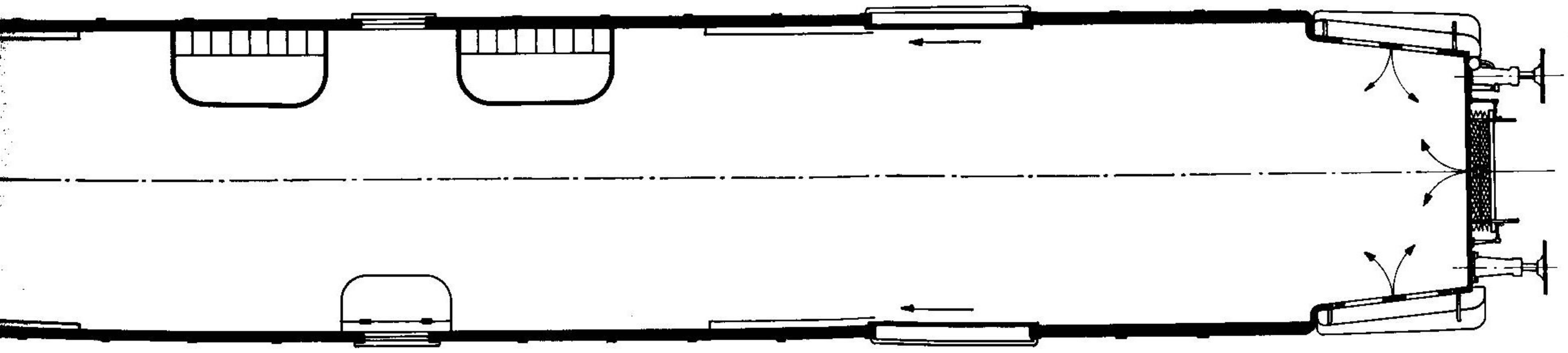
RELAIS POUR COMMANDES

Dans le second cas, nous vous conseil- Partage donc









LE PLAN DU MOIS

Echelle 1/87 - HO

ALLÈGE POSTALE PEz

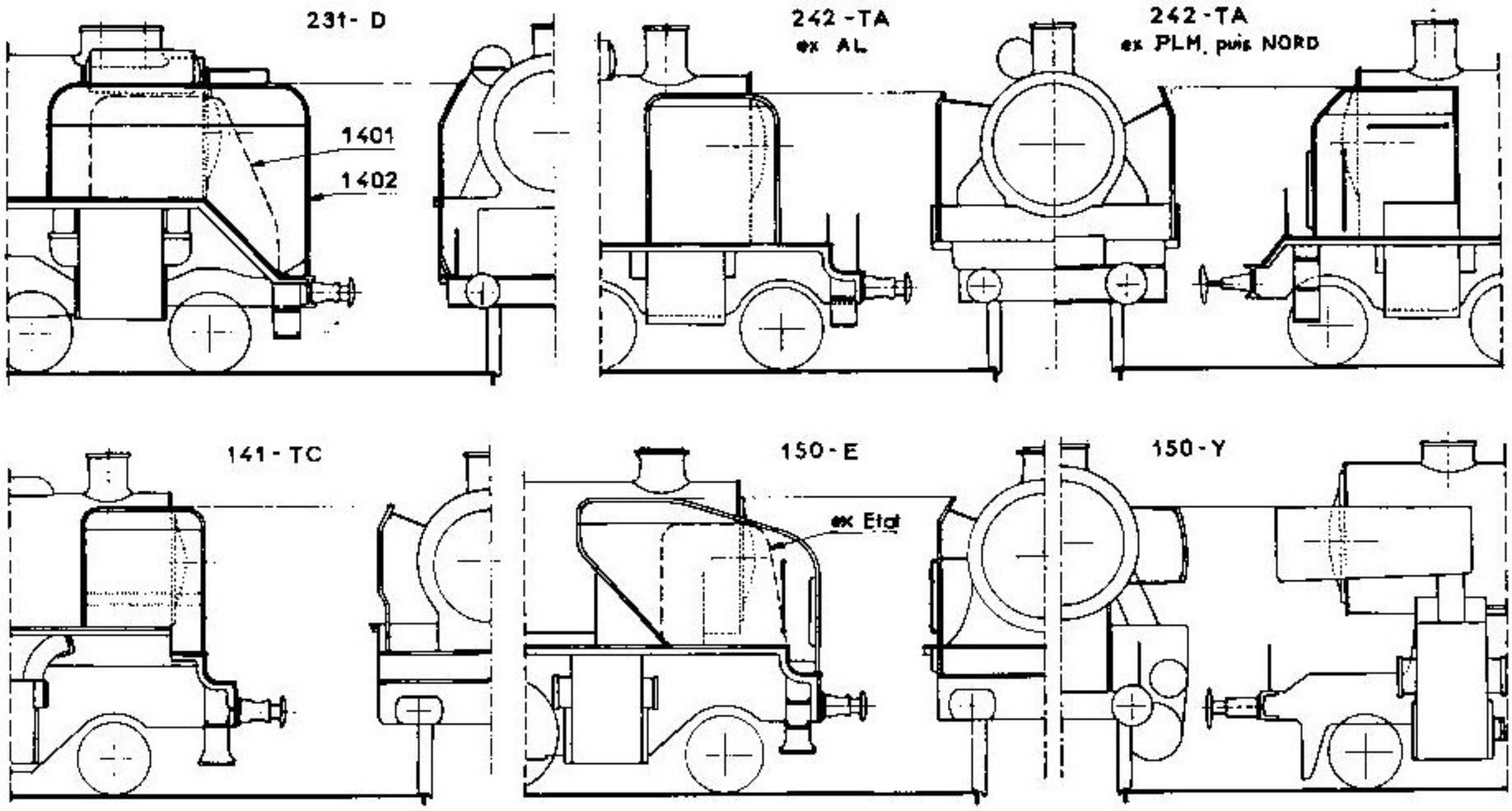
O.C.E.M. type 1926/1929

(ex-PAz transformé)

(voir fiche documentaire Loco-Revue n° 477)

(suite de la page 244)

Pare-fumée des locomotives de l'Est (suite, échelle 1/120)



SNCF : 141.P, 141.R, 240.P, 241.P, 150.P, 150.X (partiel), 150.Y et Z (type allemand).

Vous constatez que, dans la majorité des cas, les pare-fumée furent essentiellement appliqués aux locomotives de vitesse.

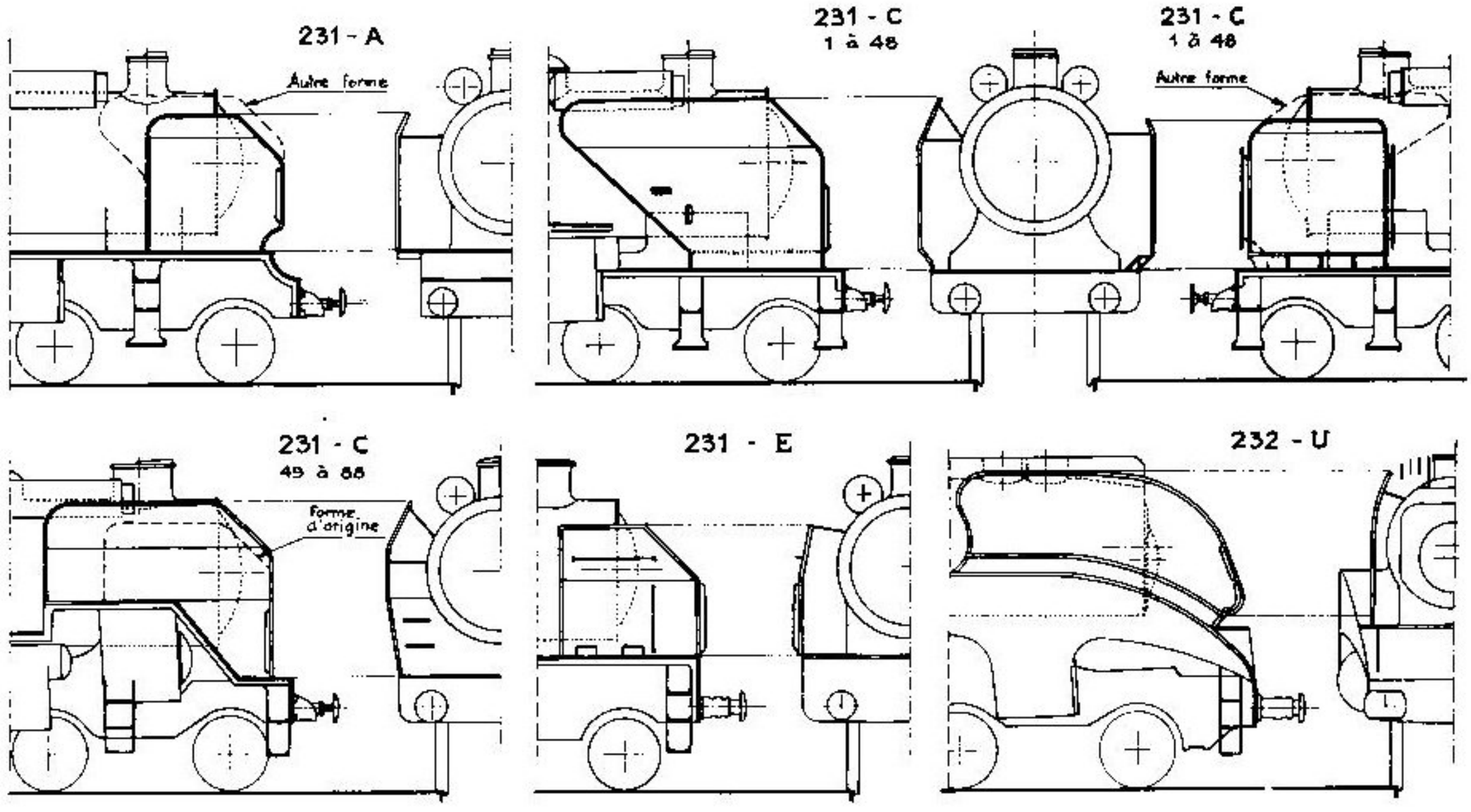
Les pare-fumée furent très peu utilisés dans les pays anglo-saxons, pas du tout en Italie, normalement en Belgique et en Espagne. Les chemins de fer allemands, où ils sont nés, les ont également fort utilisés, sous une seule forme définitive bien connue (à part quelques recherches au début) : petits écrans accrochés à la boîte à fumée, sans liaison avec le tablier (150.Y et Z).

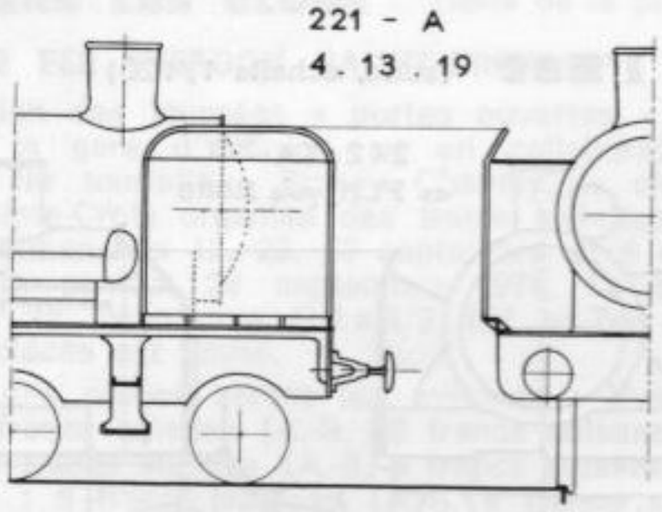
Voici d'ailleurs les schémas de tous ces écrans pare-fumée. Vous y reconnaîtrez vous-mêmes les airs de famille.

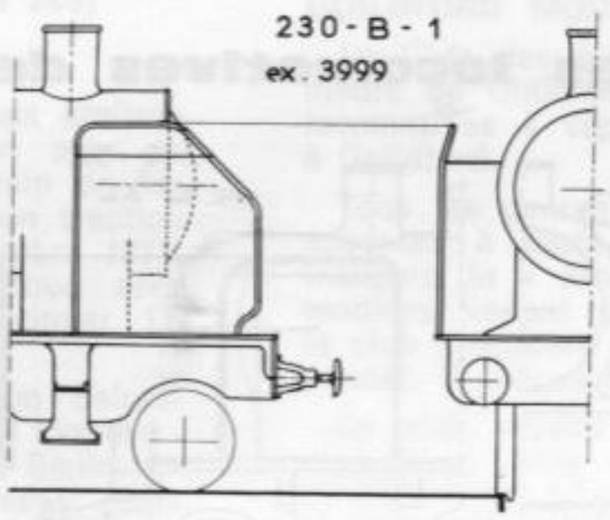
Vous m'avez tout à l'heure parlé de l'esthétique de la locomotive à vapeur. Permettez-moi, cher monsieur, de ne pas aborder ce domaine, pour les raisons suivantes :

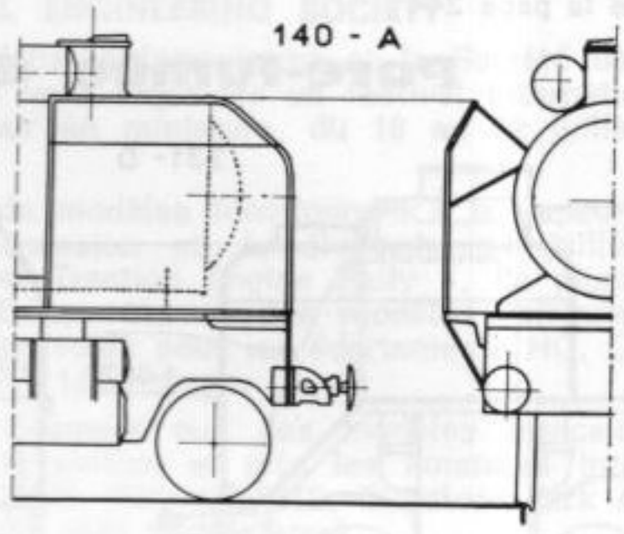
D'abord, je suis avant tout un technicien, j'aime la locomotive à vapeur, qui, pour moi, plus qu'une machine, est un véritable compagnon vivant, et donc, à des titres divers, je les trouve toutes belles. Aimeriez-vous moins le

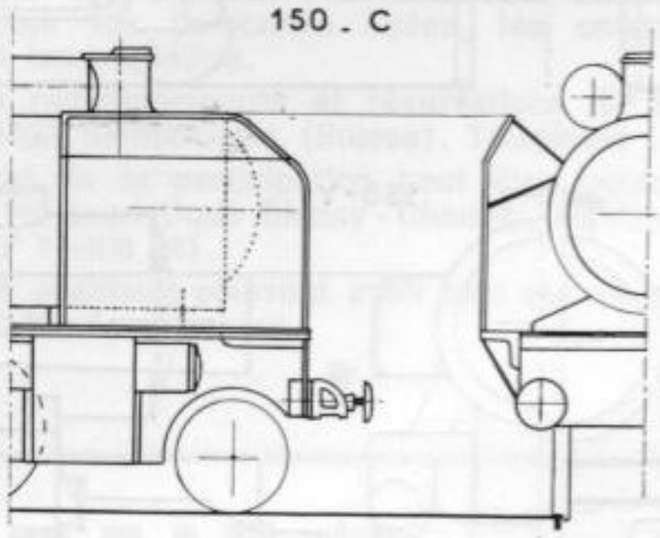
Pare-fumée des locomotives du Nord (échelle 1/120)

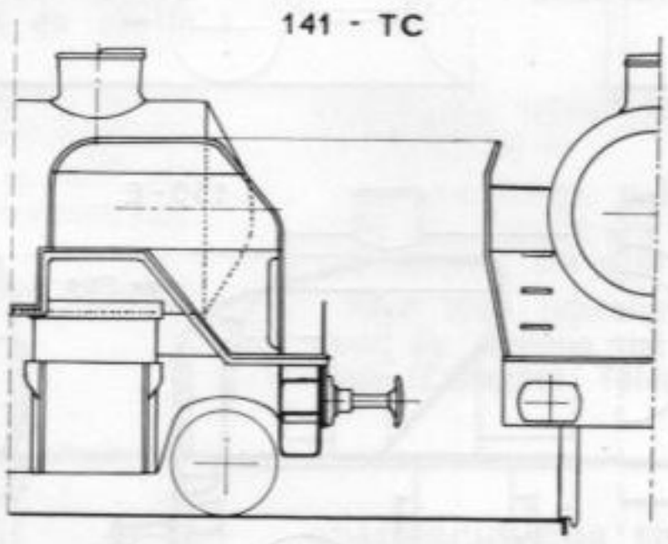








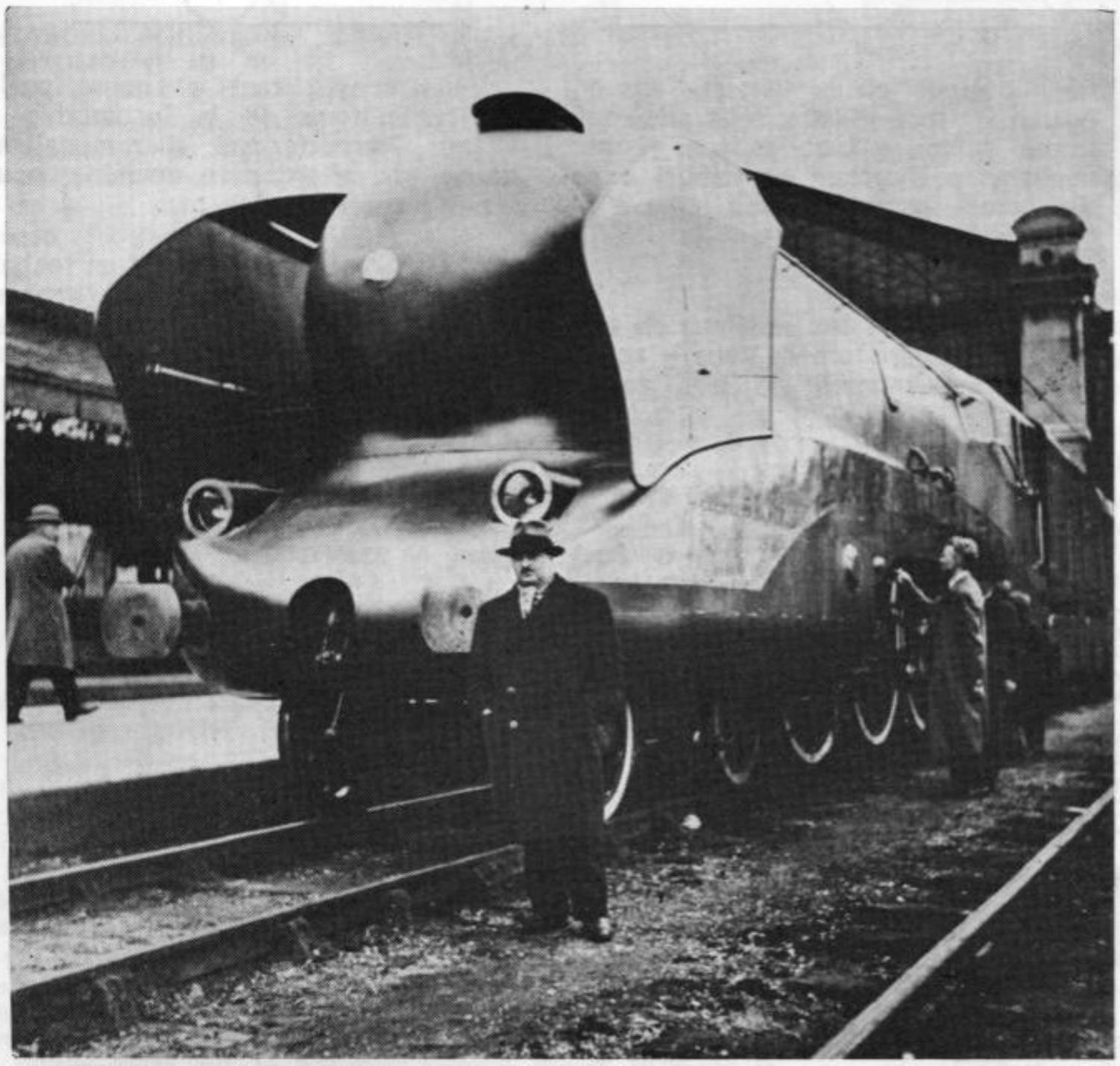




Pare-fumée des locomotives du Nord (suite)

(échelle 1/120)

(Les planches de pare-fumée des locomotives Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est, et S.N.C.F. seront publiées dans notre prochain numéro).



La fameuse Pacific 231.H-726 du Sud-Ouest, carénée par Monsieur Chapelon (au premier plan sur la photo) et dont l'esthétique partage les points de vue (voir le texte ci-contre).

Document MUSEON DI RODO

chien bâtard qui guide l'aveugle que le « splendide » lévrier ?

Ensuite, et en conséquence, je considère que la notion d'esthétique est une notion purement personnelle, subjective, qui donc ne saurait se mettre en équation, et a fortiori avoir une solution ; si vous me permettez une question qui contient elle-même sa réponse, pourquoi certains hommes préfèrent les femmes grandes, minces et blondes, et d'autres les petites brunes bien en chair ?

Pour en revenir à nos locomotives, je n'en veux qu'une preuve, concernant la fameuse locomotive carénée du PO 231.726, dont je vous parlerai tout à l'heure, « habillée » par M. Chapelon : des auteurs très autorisés, et très compétents, la désignent comme « la plus belle des machines carénées » (1) ou comme une « engonçante carapace » (2)...

En conclusion, si vous aimez les locomotives, vous les trouvez toutes belles, si vous ne les aimez pas, elles vous indiffèrent, et, de toute façon, parler de leur esthétique, dans ces conditions, me semble parfaitement vain et inutile.

(A suivre.)

NDLR :

(1) D. Caire : revue "Chemins de fer", nº 266 (1967), page 185.

(2) M. Doerr : "Esthétique de la locomotive à vapeur", page 127, éditions N.M. "la Vie du Rail" (1971).

LOCO-REVUE CHAQUE MOIS VOUS TIENT AU COURANT DE L'ACTUALITÉ FERROVIAIRE. ELLE VOUS APPORTE DES IDÉES ORIGINALES ET DES SOLUTIONS INÉDITES. NE RATEZ PAS UN NUMÉRO ABONNEZ-VOUS !